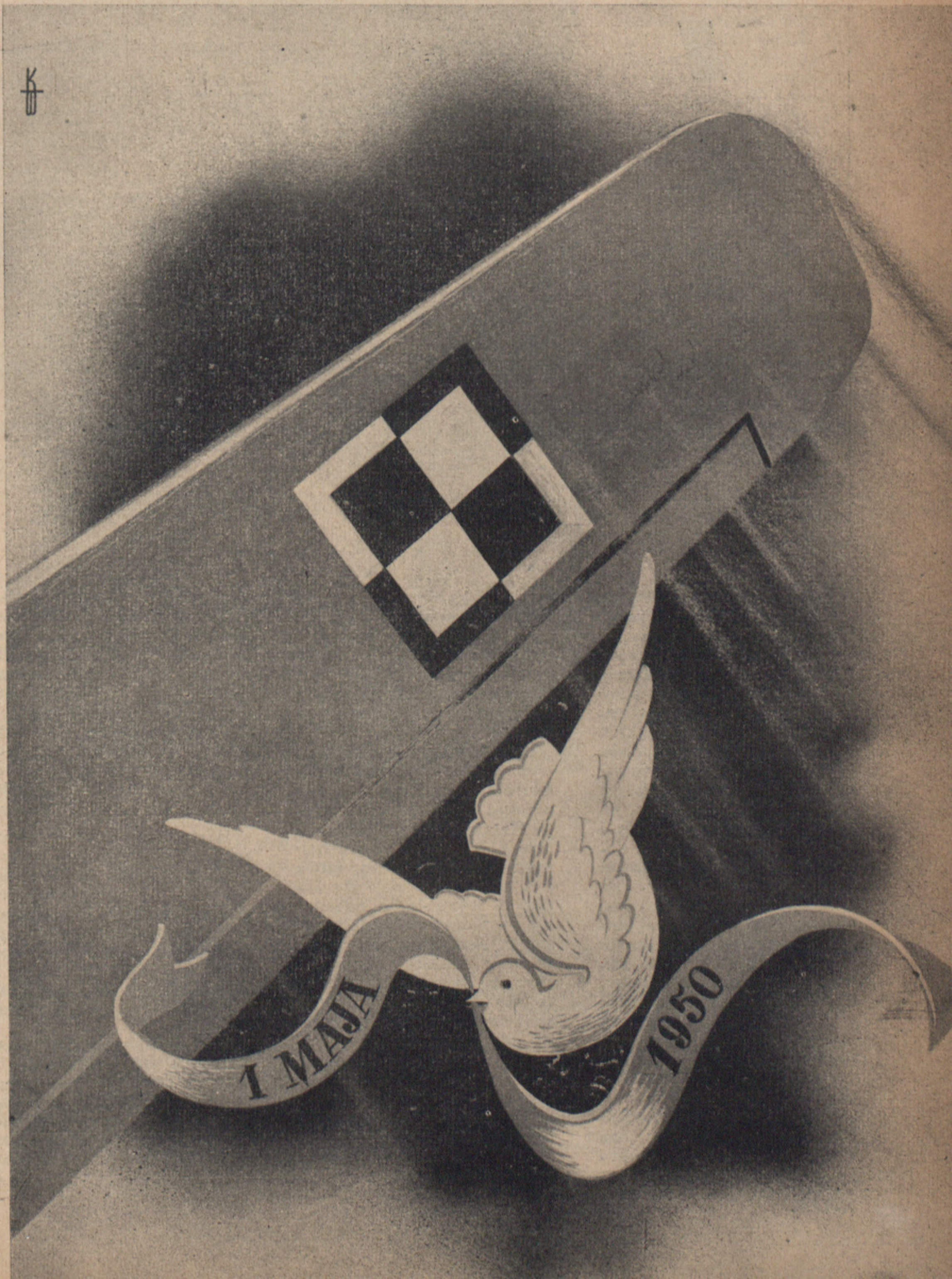
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 18 (202)

25 KWIETNIA - 2 MAJA 1950



MIĘDZYNARODOWE

ŚWIĘTO PRACY



PIERWSZEGO maja ulicami naszych miast ciągną długie niekończące się szeregi demonstrantów, wśród których spotkacie wielu swoich kolegów i koleżanek w czerwonych krawatach i zetempowskich koszulach. Pierwszy Maja, to dzień, w którym wszyscy ludzie pracy na całym świecie, bez względu na kraj w jakim mieszkają i na język, jakim mówią, dokonują przeglądu sił naszego obozu — obozu pokoju.

A siły te rosną z każdym dniem. Pod naszymi sztandarami kroczy dziś już osiemset milionów ludzi. Pomyślcie, osiemset milionów! Nic dziwnego, że imperialiści, którzy ciągle marzą o nowej wojnie, którzy chcą nam odebrać to, co mamy najpiękniejszego: szczęśliwą, spokojną młodość, muszą się liczyć z tym w swych szaleńczych planach. Ale czas działa na ich niekorzyść: z każdym dniem my odnosimy zwycięstwa, a oni ponoszą klęski. Bo ze Związkiem Radzieckim, który jest najwierniejszym i najsilniejszym strażnikiem pokoju i z krajami demokracji ludowej, które uczą się od niego, idą dziś wszyscy uczciwi ludzie na całym świecie. W jednym szeregu z nami stoją dziś Murzyni i Malajczycy Chińczycy i Grecy, Hindusi i Indonezyjczycy. Wszędzie tam, gdzie wre walka o prawo do życia, o wyzwolenie narodowe — mamy naszych przyjaciół. Jesteśmy silni i potrafimy zmusić imperialistów do milczenia. I nic na to nie poradzą zwariowani ministrowie czy wysługujący się Amerykanom kaci ludu włoskiego i francuskiego.

Nie zawsze polska klasa robotnicza mogła tak uroczyście obchodzić swoje święto. Do manifestujących robotników strzelano z karabinów, na śpiew „Międzynarodówki" policja odpowiadała pałkami. Walczyła z robotnikami carska konna policja, później — polska burżuazja, jeszcze później — faszystowski okupant. Dziś — zostało po nich tylko ponure wspomnienie, a klasa robotnicza uroczyście święci dziś Dzień Pracy.

Wiele krwi i wiele ofiar ponieśli nasi ojcowie po to, abyśmy mogli iść dziś ze śpiewem i okrzykami w pierwszomajowym pochodzie. Najlepsi, najwierniejsi synowie polskiej klasy robotniczej padli w walce z wrogiem. Ich pamięć czcimy właśnie w dniu 1 Maja.

Nasza Ludowa Ojczyzna, za którą oni walczyli i ginęli, w której dziś sprawują rządy nasi ojcowie, a jutro będziemy je sprawować my — musi być silna i potężna. Wiedzą o tym dobrze czołowi przodownicy pracy, którzy rzucili hasło podejmowania zobowiązań dla uczczenia Święta 1 Maja. Tony węgla, stali, zboża ponad plan, procenty przekroczonych norm, hektary zaoranych i obsianych pól — to nasza najlepsza odpowiedź podżegaczom wojennym, to najlepsze spłacenie długu wdzięczności, jaki winni jesteśmy bojownikom o lepsze jutro.

Jest nas dużo. Jesteśmy silni. Gmach naszego ludowego państwa rośnie szybko i potężnie, oparty na fundamencie sojuszu ze Związkiem Radzieckim, dźwigany zgodnym wysiłkiem robotnika, chłopa, inżyniera i naukowca; rośnie dla sprawy pokoju i szczęścia ludzi pracy.

Niech żyje Pierwszy Maj!

(wig)

LOTNICZY 1 MAJA

1 Maja! Wielkie Święto, święto najbardziej drogie każdemu człowiekowi codziennej pracy. Święto, które tak przeraża żądnych nowej wojny zachodnich imperialistów i ich wasali.

Polska klasa robotnicza godnie przygotowała się do spotkania tego uroczystego dnia. Polscy robotnicy, wykuwający nam drogę do lepszego i szczęśliwszego jutra uczcili swe święto wspaniałym Czynem Pierwszomajowym. Popłynęły robociarskie zobowiązania zwiększenia produkcji i ulepszenia jej, bojowe zobowiązania rębaczy z kopalni śląskich, hutników, robotników portowych i fabrycznych.

Są one godną odpowiedzią na wrzaskliwy harmider wojenny zachodnich burzycieli pokoju. Jest w nich ogromny entuzjazm wolnych ludzi, budujących radosną przyszłość swego narodu.

W życiu Ligi Lotniczej Święto 1 Maja stało się hasłem do zamanifestowania przez jej członków swych pragnień: podniesiemy naszą lotniczą pracę na wyższy poziom! Ulepszymy ją, zwiększymy jej tempo. Wykażemy codziennym, szczerym wysiłkiem my, modelarze, piloci, szeregowi ludowego lotnictwa Polski — jak drogi jest nam pokój. Wykażemy, jaką drogą dążymy do pokoju.

Oto nasze pierwszomajowe zobowiązania:

Lublin. Okręg Lubelski Ligi Lotniczej, czcząc Święto 1 Majowe, donosi:

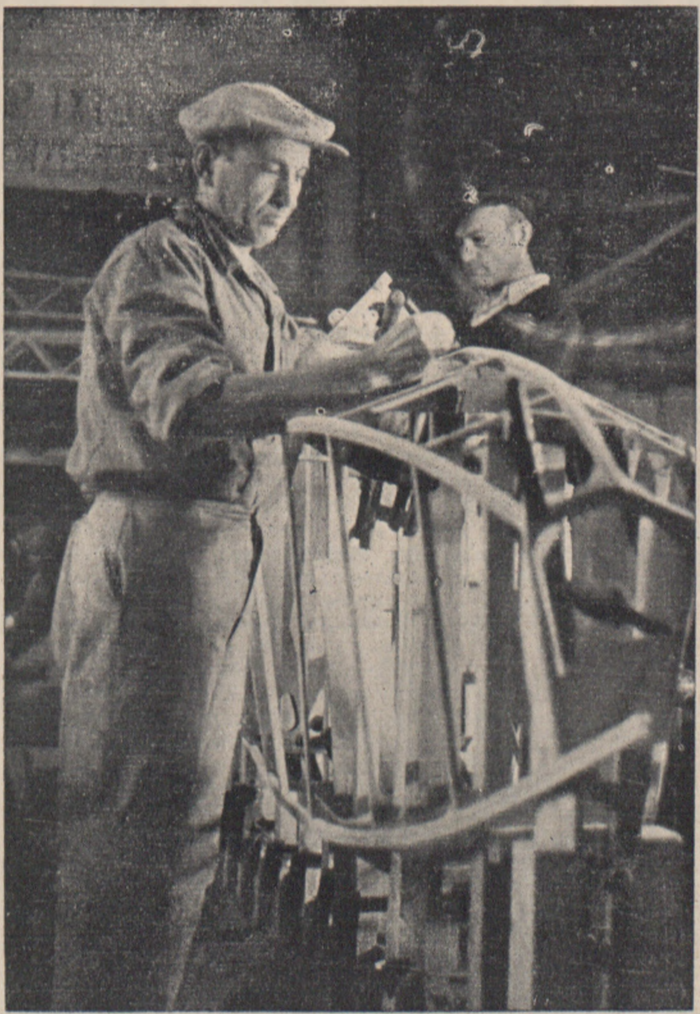
„Wykonamy w 120% plan lotów na miesiąc kwiecień. W pięciu powiatach zrzuceni zostaną skoczkowie spadochronowi, którzy wygłoszą referaty o odrodzonym lotnictwie polskim. Przeprowadzony zostanie lot propagandowy do Państwowego Ośrodka Maszynowego i loty pasażerskie dla przodowników pracy Ośrodka. Wykonamy plan szkoleniowy w 150%. Założymy modelarnię wiejską. Pobijemy rekord modelu silnikowego wodnopłatowca!"

Kraków. Członkowie Ligi Lotniczej Okręgu Krakowskiego — modelarze meldują:

„Do dnia 1 maja br. zaatakujemy rekord szybkości w kategorii modeli na uwięzi o pojemności silnika 10 cm sześć.".

Poznań. Pracownicy Dyrekcji Okręgowej Ligi Lotniczej dla uczczenia Święta 1 Maja donoszą:

„Zobowiązujemy się przepracować bezpłatnie 100 godzin przy niwelowaniu terenu Ośrodka Modelarstwa Lotniczego oraz uaktywnić Oddziały Powiatowe Ligi Lotniczej, które dotychczas nie przejawiały żywotności".



Entuzjazm, towarzyszący zobowiązaniom Okręgów LL, panuje we wszystkich terenowych placówkach Ligi Lotniczej. Oto zobowiązanie członków **Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu,** jedno z wielu:

„Oddział Miejski LL w Sosnowcu, czcząc Święto 1 Maja, zobowiązuje się wykonać 5 modeli redukcyjnych samolotu myśliwskiego „Jak-9", w skali 1:25. Modele te wręczone zostaną w dniu 1 Maja pięciu świetlicom robotniczym na terenie miasta Sosnowca".

Dalej — zespołowe zobowiązania modelarni lotniczych. Mówi **Łańcut:**

„My, członkowie modelarni LL w Łańcucie, wykonamy dla uczczenia Święta 1 Maja 22 modele latające, w tym: modele belkowe szybowców i modele kadłubowe o napędzie gumowym".

Melduje **Bytom.** Członkowie bytomskiej modelarni oddziałowej postanawiają:

„Wykonamy we własnym zakresie do dnia 1 maja 10 silniczków modelarskich do użytku wewnętrznego".

Modelarnia w Pawłowie.

„W ramach II kursu modelarstwa lotniczego, rozpoczętego w dniu 1 kwietnia br., zobowiązujemy się dla uczczenia Święta Pracy wykonać 12 modeli: 8 modeli szkolnych wykonają juniorzy, 4 — amatorzy, z czego trzy modele termiczne. Dwa modele przeznaczamy dla przedszkola w Pawłowie. Równocześnie wygłoszony zostanie w modelarni odczyt o znaczeniu i celach Ligi Lotniczej".

Modelarze Państwowego Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie — **Tadeusz Gołębiewski i Tomasz Kielak** zobowiązują się w ramach czynu pierwszomajowego młodzieży polskiej:

„W terminie do 1 maja br. ustanowimy dwa rekordy krajowe: rekord szybkości w kategorii modeli na uwięzi oraz rekord odległości lotu w kategorii modeli wodnopłatów z napędem silnikowym".

Obok zobowiązań zespołowych napływają liczne zobowiązania indywidualne. Przodują modelarze śląscy. Kierownik modelarni ZMP w Rybniku — przodownik modelarski **Ryszard Mutke** złożył, obok innych, następujące zobowiązanie:

„Jako Czyn Pierwszomajowy wykonam dwa plany modeli szybowców— do dyspozycji Okręgu Śląskiego LL. Wzywam do współzawodnictwa wszystkich instruktorów i przodowników modelarstwa lotniczego!"

Jego kolega — modelarz **Roman Szybiak** donosi:

„Zobowiązuję się: opracować do dnia 15 maja br. skrypt z aerodynamiki i mechaniki lotu dla potrzeb przodowników i instruktorów małego lotnictwa oraz przeprowadzić na kursie modelarskim wykład z dziedziny mechaniki lotu".

*

Nadchodzą wciąż nowe i nowe zobowiązania. Nie sposób ich wszystkich wymienić w niniejszym, drugim z kolei, artykule na temat, jak ludzie „małego" i „dużego" lotnictwa witają nadchodzące Święto Pracy.

Wzorem Markiewki, Ciszaka, wzorem czołowych budowniczych naszej gospodarki narodowej — lotnicy nasi, modelarze, skoczkowie spadochronowi, piloci chcą dać z siebie to, co mają najlepszego: swą pracę, pomnożoną przez lotniczy, młodzieńczy rozmach i inicjatywę. Swoje zamiłowania, wolę pracy po nowemu — socjalistycznie, pragną ofiarować Ludowej Polsce w dniu święta międzynarodowego proletariatu — 1 Maja.

J. Z.



W WALCE O BERLIN

JERZY KONIECZNY, ppor.

POD naporem zwycięsko nacierającej Armii Radzieckiej i walczącej u jej boku I Armii W. P., linia frontu na północ od Berlina posuwała się szybko na zachód. Ze względu na szybki marsz naszych wojsk I Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", musiał nieustannie zmieniać lotniska, aby zmniejszyć odległość od linii frontu.

Na berlińskim odcinku frontu zaszły decydujące zmiany. Wojska I Białoruskiego i I Ukraińskiego Frontu połączyły się ze sobą, zamykając pierścień wokół Berlina. Stolica hitlerowskiego faszyzmu została całkowicie okrążona.

Na przełomie kwietnia i maja 1945 roku, piloci „Warszawy" przeżywali niezapomniane dni. Wraz z Armią Radziecką wojska polskie dotarły zwycięsko do Berlina.

Z lotniska Welefantz „Warszawiacy" dokładnie widzieli kłęby czarnego dymu, unoszące się nad Berlinem. Poprzez blask wiosennego słońca w powietrzu stała się lekka mgiełka — mieszanina kurzu i dymu palącego się miasta. Niebo nad Berlinem, poprzetykane cienką warstwą obłoków, coraz bardziej zaciemniała ciemna warstwa ciężkich chmur.

Ostatnia twierdza hitlerowskiego faszyzmu broniła się zaciekle. Hitlerowcy rzucili do walki resztki swych samolotów. Ich piloci walczyli jak straceńcy. Kończyło się paliwo i amunicja, a wkrótce zabrakło lotnisk. Godziny Berlina były policzone.

„Warszawiacy" mieli pełne ręce roboty — było „gorąco". W Welefantz roiło się od maszyn. Takiego ruchu nie było na żadnym z dotychczasowych lotnisk. Co parę sekund odrywały się od ziemi myśliwce i szturmowce, by lecieć na wyznaczone zadanie. Szczególnie pamiętny był dla pilotów „Warszawy" dzień 30 kwietnia 1945 roku.

Warunki atmosferyczne nie były wcale pomyślne tego dnia dla lotów. Przelotne deszcze i burze utrudniały w znacznym stopniu pilotom wykonanie zadań. A zadania te były ciężkie, zwłaszcza, że resztki hitlerowskiej „Luftwaffe" usiłowały stawiać rozpaczliwie ostatni opór.

Myśliwce „Warszawy" osłaniały wojska I Armii W.P. nacierające w rejonie Pautzin — Königshorst. Szturmowce 3 Pułku atakowały cele naziemne na szosie Neu-Ruppin — Wildberg.

„Jaki" dokonywały ponadto rozpoznania przegrupowania sił rejonów koncentracji, dróg odwrotu i umocnień nieprzyjaciela. Trzy baterie lekkich dział przeciwlotniczych ostrzeliwały nasze myśliwce w rejonie na północ od Friesack.

Na jednego pilota wypadały w tym dniu przeciętnie trzy loty.

Wieczorem, mimo całodziennej ciężkiej pracy, długo nie milkły opowiadania pilotów o lotach i walkach minionego dnia. Rozprawiano gorąco i z ożywieniem. W czasie tych opowiadań „Warszawiacy" wracali zawsze myślą do okresu w Grigoriewskoje, gdzie w marzeniach swych wyśnili sobie chwile zwycięstwa nad faszyzmem. Teraz chlubnie zdawali swój egzamin bojowy, wnosząc wkład w dzieło ostatecznego rozgromienia hitlerowskiego faszyzmu. Śmigłe „Jaki" i garbate „Iły" z białoczerwonymi szachownicami na skrzydłach mściły ruiny ukochanej Stolicy.

Tego dnia w stolicy Rzeszy zdobyto budynek Reichstagu, poczty głównej, ministerstwa spraw wewnętrznych. Oczyszczono od hitlerowców szereg dzielnic.

Był to w przeddzień międzynarodowego święta solidarności robotniczej — Święta Pracy — 1 maja. I właśnie tego dnia wieczorem piloci „Warszawy" powzięli sobie w myśli pierwsze zobowiązanie. Ku czci Święta 1 Maja postanowili strącić przynajmniej jeden hitlerowski samolot.

*

Ranek 1 maja 1945 r. wstał w Welefantz pochmurny. Już od świtu od strony Berlina słychać było wzmożoną kanonadę dział. Ziemia dudniła głucho jęcząc jak gdyby od nadmiaru padających nań pocisków artyleryjskich i bomb. W ciemną, wiszącą nad stolicą hitleryzmu chmurę, szły coraz to nowe wyprawy samolotów.

„Warszawiakom" od samego rana robota paliła się w rękach.

O godzinie 7.28 wystartowały 3 pierwsze pary „Jaków" na zwiad w rejonie Neu-Ruppin, Wyritz, Wüsterhausen i Rhinow. Tuż za nimi poszły szturmowce z osłoną myśliwców.

Kurs — Fehrbellin.

Osłonę „Jaków" prowadził kpt. Gaszyn.

Maszyny leciały w szyku prosto na Königshorst. Tuż jednak przed miastem wykręciły w lewo i poszły wzdłuż linii kolejowej, idącej do Neustadt.

Strzałki wysokościomierzy wskazywały 1 800 m. Oczy myśliwców pilnie obserwowały całą przestrzeń powietrzną. Szukały hitlerowskich maszyn.



Wyprawa skręciła w prawo. Leciała teraz prosto na miasteczko Klessemer. Zostawiła je jednak z boku kierując się na Fehrbellin — rejon działania.

Na komendę dowódcy szturmowce zeszły na wysokość 800 m — nad szosę zatarasowaną taborami i piechotą — długi wąż niczym niteczka, posuwał się na zachód.

— Uwaga! „Jaskółki"! Atakować! — zagrzmiał przez radio dla szturmowców rozkaz dowódcy grupy.

Gaz!

Ryk silników.

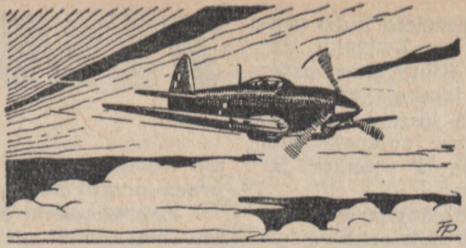
Długie serie pocisków broni pokładowej posypały się na hitlerowców. Atak był niespodziewany i gwałtowny — zaskoczył wojska i tabory faszystów.

„Jaki" krążyły przez cały czas trwania ataku nad ,,Iliuszynami" — ani jeden samolot nieprzyjacielski nie ukazywał sę w ich polu widzenia.

Nagle...

Uwaga! Uwaga! Lisy — cztery Messerschmitty w chmurach — zabrzmiało w słuchawkach myśliwców.

Cztery Me-109 niespodziewanym atakiem z chmur na wysokości 500 m usiłowały złamać i rozproszyć szyk bojowy polskich szturmowców.



„Jaki" błyskawicznym atakiem zeszły z góry na hitlerowskie maszyny. Zagrały krótkie serie kaemów. Zawrzała walka. Długie smugi pocisków szły z „Jaków" na Messerchmitty. Dwie maszyny hitlerowskie gwałtownie nurkowały, trzecia poszła świecą do góry — czwarta próbowała się wymknąć spod gradu ognia polskich samolotów ucieczką w chmury. Dopadł ją por. Wierbicki — wziął na celownik i.. walił prosto w maskę. Byli 100 m nad ziemią. Hitlerowiec próbował się wyrwać do góry, by uniknąć ognia — zapóźno.

Słup ognia buchnął z Messerschmitta. Maszyna zwaliła się w dół.

Walka skończona. Polscy piloci zobaczyli na ziemi dymiące szczątki hitlerowskiego myśliwca.

Czyn pierwszomajowy „Warszawiaków" został wykonany. Szczęśliwym strzelcem był por. Wierbicki.

x

2 maja padł Berlin. Na Bramie Brandenburskiej obok sztandaru Związku Radzieckiego załopotała flaga polska.

Tego samego dnia wieczorem kpt. Jakubik, jako delegat I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" wraz z delegatami innych rodzajów broni wyjechał do Warszawy, by zameldować Prezydentowi Krajowej Rady Narodowej Bolesławowi Bierutowi o zdobyciu Berlina.

„Warszawa" otrzymała prawo meldunku o zaszczytnym współdziałaniu przy boku lotnictwa radzieckiego w zdobyciu stolicy hitleryzmu Berlina .

Piloci ,,Warszawy" pomścili nad Berlinem ruiny Warszawy.

W maju 1945 roku obok huraganu ognia radzieckiego z nieba i ziemi spadły również i ostatnie bomby z polskich samolotów na hitlerowski Berlin, na ugrupowania wojsk Niemieckich nad Łabą. Wojna skończona. Przed lotnictwem wojskowym stanęły nowe, pokojowe zadania: obrona granic i suwerenności Polski Ludowej, szkolenie młodych kadr, wzmacnianie siły bojowej naszego lotnictwa.

Braterską pomoc Związku Radzieckiego — radzieckich oficerów — instruktorów, pilotów i doskonały sprzęt, pozwolił Odrodzonemu Lotnictwu Polskiemu w ciężkiej codziennej pracy szkolić nowe kadry pilotów, techników i mechaników, dowódców kluczy, eskadr i pułków, oficerów sztabowych i nawigatorów.

Dziś mamy już na wszystkich szczeblach dowodzenia pierwszorzędne, doskonale wyszkolone i oddane Polsce Ludowej kadry lotników, które wyrosły z robotniczej, chłopskiej i inteligenckiej postępowej młodzieży. Przodują w niej członkowie Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Związku Młodzieży Polskiej. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego dysponujemy doskonałym najnowocześniejszym sprzętem bojowym.

Lotnictwo wojskowe brało udział w szeregu akcji społeczno-politycznych. Dziś wraz z całym narodem walczy z analfabetyzmem, rozwija racjonalizację i wynalazczość, bierze udział w systemie O, świadomie uczestniczy w budowie kraju, w budowie podstaw socjalizmu.

Siłą naszego lotnictwa jest jego demokratyczny, ludowy charakter, jego nierozerwalny związek z życiem narodu, jego braterstwo broni z najpotężniejszym, najbardziej postępowym lotnictwem świata, lotnictwem Związku Radzieckiego. Rozwój naszego lotnictwa, wzrost jego siły i poziomu wyszkolenia kadr jest jeszcze jednym zwycięstwem na froncie walki o pokój, wolność i niepodległość Polski i wszystkich narodów świata.



1 MAJA W ZSRR

Dzień Pierwszy Maja, międzynarodowe święto ludzi pracy, obchodzone jest szczególnie uroczyście w Związku Radzieckim, kraju zwycięskiego socjalizmu, który jest przewodnikiem i nauczycielem walczącej o lepszą przyszłość ludzkości. Ludzie radzieccy czczą ten dzień jeszcze bardziej sprawną i wydajną pracą, podejmują liczne zobowiązania przyśpieszenia i przedterminowego wykonania planów, jakie stawia przed nimi gospodarka narodowa.

W tym wielkim ruchu dla uczczenia Międzynarodowego Święta Pracy nie brakuje oczywiście i ludzi radzieckiego lotnictwa, które tak silnie związane jest z życiem Kraju Rad.

Pierwszym, który rzucił hasło podejmowania zobowiązań, dla uczczenia święta 1 Maja, był robotnik jednej z fabryk lotniczych, komsomolec Iwan Gurienko. Zobowiązał się on wykonać w przeciągu pięciu miesięcy plan półroczny, uzyskać najwyższą lokatę za pracę polityczną w swoim zespole i za naukę przedmiotów zawodowych. Rzucił jednocześnie wezwanie, aby wszyscy pracownicy lotnictwa wzmożoną pracą uczcili święto 1 Maja.

Zobowiązania posypały się jak lawina. Ślusarz Fedronosow postanowił na pierwszego maja wykonać 120 proc. planu, lotnicy Nazaukow i Jewdokin — podwyższyć znacznie okres użytkowania silników bez remontu, mechanicy Awieranow, Kolczak, Szorgin — skrócić czas remontu generalnego silników.

Fala zobowiązań pierwszomajowych objęła całe lotnictwo radzieckie: wojskowe, cywilne, sportowe. W lotnictwie wojskowym dotyczą one przeważnie ulepszania metod użytkowania sprzętu oraz podniesienia poziomu wiadomości politycznych. Lejtenant Zacharczenko i sierżant Frołow zobowiązali się np. zaznajomić wszystkich żołnierzy swego oddziału z „Krótkim Kursem Historii WKP(b)".

Interesująco wyglądają zobowiązania pilotów sportowych. Kolektyw pilotów jednego z aeroklubów na Ukrainie zobowiązał się do wykonania planu nawożenia pól w terminie o 8 dni krótszym od przewidywanego. Również inne aerokluby podnoszą poziom swego latania, przedłużają użytkowanie sprzętu, wykonują liczne prace na rzecz gospodarki narodowej.

Kilka dni temu odbyła się narada aktywu organizacji DOSAW Stalinowskiego rejonu miasta Moskwy. Na naradzie omówiono szczegółowo pracę poszczególnych kół, skrytykowano niedociągnięcia i dokonano szerokiej wymiany doświadczeń.

Wiceprezes koła DOSAW przy zakładach budowy maszyn — inż. Pawłow, zawiadomił zebranych, że koło jego włączyło się do czynu 1-majowego, biorąc na siebie następujące zobowiązania: podnieść liczbę członków koła do 20 proc. stanu załogi w każdym z oddziałów zakładów, przeprowadzić we wszystkich oddziałach wykłady, referaty i gawędy na tematy lotnicze, zorganizować wycieczkę robotników do Centralnego Domu Lotnika i na lotnisko, urządzić własnymi siłami świetlicę DOSAW przy fabryce. Członkowie koła DOSAW przy Zakładach Budowy Maszyn wezwali do współzawodnictwa koła przy fabryce lamp elektrycznych.

W SKRÓCIE

Komitet Centralny Wszechzwiązkowego Komunistycznego Leninowskiego Związku Młodzieży przyznał listy pochwalne i nagrody wielu komsomolcom, odbywającym służbę w radzieckich wojskach lotniczych, za usprawnienia racjonalizatorskie i wyniki wyszkolenia bojowego i politycznego.

Nakładem Dowództwa Sił Lotniczych ukazała się książka Wasyla Ardamadskiego pt. „Oni żyją na ziemi", opisująca walkę lotników radzieckich o wyzwolenie Ukrainy i Mołdawii. Dziennik „Staliński Sokół" zamieszcza wyczerpującą recenzję pióra Siergieja Iwanowa, poświęconą książce Ardamadskiego.

Jeden z garnizonów lotniczych ogłosił konkurs na najlepszy utwór literacki o tematyce lotniczej. Na konkurs nadesłano ogółem 160 prac. Pierwszą nagrodę uzyskał starszy sierżant Bykowski za opowieść wierszowaną pt. „Pętla".

Lotnicy radzieccy organizują często spotkania z przodownikami pracy. Ostatnio jeden z garnizonów moskiewskiego okręgu wojskowego odwiedziła 30-osobowa grupa przodowników pracy z moskiewskich fabryk, w tym czterech odznaczonych tytułem Bohatera Pracy Socjalistycznej. Lotnicy zapoznali gości ze swą pracą i nauką, po czym odbyły się loty pokazowe. Przodownicy pracy Tupikin i Sieziemna wygłosili pogadanki o metodach swojej pracy.

W Stalingradzkiej Szkole Lotniczej została otwarta wystawa prac artystycznych wykonanych przez żony oficerów i wykładowców. Zwraca uwagę wysoki poziom wystawionych prac, obejmujących malarstwo, grafikę i plastykę.

Na Wszechzwiązkowych zawodach w strzelaniu z broni małokalibrowej, pierwsze miejsce zdobył major lotnictwa Iwan Biełow. Drugie miejsce zajął profesor W. Larionow, wykładowca jednego z instytutów metalurgicznych.

Mechanik pokładowy W. I. Monachow przeleciał w dniu 24 marca br. swój trzymilionowy kilometr na samolocie Ił-12. Monachow liczący w tej chwili 57 lat, jest jednym z najstarszych ludzi radzieckiego lotnictwa, a służbę w powietrzu pełni już od 35 lat. Przebył on w powietrzu ponad 13 000 godzin. Monachow latał na historycznych dziś samolotach „ANT-9" i „ANT-14". Za swą pracę został odznaczony wysokimi odznaczeniami państwowymi oraz licznymi premiami pieniężnymi. Na moskiewskim lotnisku powitał go po powrocie z jubileuszowego lotu dyrektor Aerofłotu — Żaworonkow.

Radzieckie lotnictwo sportowe bierze czynny udział w gospodarce narodowej. Tak np. w bieżącym roku ponad 100 000 hektarów w środkowych i południowych republikach ZSRR zostanie nawiezionych przez lotnictwo sportowe. Niektóre Aerokluby wykonały już wysoki procent planu. W sowchozie „Staborelski" samoloty sportowe nawiozły ponad 1 300 hektarów. W kołchozach „Mariupolski", „Wodnachski", „Batiar", nawieziono około 500 hektarów w każdym.

Samolot Propagandowy, który odbywał po terytorium Związku Radzieckiego loty w związku z wyborami do Rady Najwyższej w ZSRR, zakończył swą podróż. Łącznie przebył on dwanaście i pół tysiąca kilometrów i lądował w 84 miejscowościach. Czas lotu wynosił 42 dni.



W SKRÓCIE

27 marca w Leningradzie odbyło się uroczyste otwarcie muzeum im. Możajskiego. Muzeum mieści się w domu Nr 78/64 przy Newskim Prospekcie, gdzie żył i pracował wielki rosyjski konstruktor. Zgromadzono w nim wiele cennego materiału historycznego.

W jednym z garnizonów lotniczych zorganizowano współzawodnictwo w nauce pomiędzy poszczególnymi zespołami. W pierwszym etapie tytuł najlepszego zespołu zdobył pododdział oficera Białopolskiego, uzyskując 334 punkty, przed zespołem podoficera Filina, który otrzymał 320 punktów. Punktowane były wyniki wyszkolenia politycznego, bojowego i technicznego. Wyróżnili się szczególnie Gałuszkin i Bogomołow.

Siatkarki wojskowej akademii lotniczej zdobyły mistrzostwo Rosyjskiej Federacyjnej Republiki Radzieckiej. Zawody odbyły się w Świerdłowsku pomiędzy najlepszymi zespołami siatkówki Wojsk Lotniczych i Związków Zawodowych.

We wszystkich garnizonach lotniczych Stalingradzkiego Okręgu Wojskowego laureaci Premii Stalinowskiej wygłaszają pogadanki na temat swej pracy i osiągnięć. Cieszą się one ogromnym zainteresowaniem wśród lotników.

W szkole lotniczej im. Czkałowa organizacja komsomolska rzuciła hasło: „Ani jednej oceny dostatecznej — wszystkie dobre i bardzo dobre". Podjęli je wszyscy kursanci, w wyniku czego poziom wyszkolenia znacznie się podniósł. Najlepsze wyniki uzyskał kursant Szewczenko, który na egzaminach otrzymał wszystkie oceny bardzo dobre.

Zespół artystyczny Wojsk Lotniczych wystawił na scenie Akademickiego Teatru Małego sztukę Anatola Sofronowa „Moskiewski charakter". Prasa moskiewska zamieszcza bardzo pozytywne recenzje z przedstawienia, podkreślając dobrą grę aktorów.

Aram Czuriłow, pilot sportowy DOSAW-u, w ciągu jednego dnia rozsiał rekordową ilość nawozów sztucznych, pokrywając nimi powierzchnię 400 hektarów. Czuriłow był podczas wojny pilotem myśliwskim i brał udział w wielkich operacjach bojowych, między innymi w bitwie o Berlin.

Dla uczczenia Święta 1 Maja piloci DOSAW-u podejmują liczne zobowiązania. Dotyczą one głównie udziału w gospodarce narodowej. Piloci Kabardyńskiej Autonomicznej Republiki Radzieckiej zobowiązali się nawieźć 2 500 hektarów w sowchozach i kołchozach.

Lejtenant Gurczew został odznaczony listem pochwalnym przez Dowództwo Wojsk Lotniczych za liczne usprawnienia racjonalizatorskie. Ostatnio Gurczew dokonał szeregu usprawnień w zakresie konstrukcji płatowców.

Kapitan Stiepan Skobielew zorganizował w swym garnizonie współzawodnictwo w wyszkoleniu politycznym i bojowym. Najlepszymi wynikami wykazują się: starszy lejtenant Kudriawcew i sierżant Mielnik, którzy uzyskali po 250 punktów każdy. Skobielew brał udział w walkach o Berlin.

AEROKLUBY

16) (kon)

ZOBOWIĄZANIA NA CZEŚĆ ŚWIĘTA PRACY

Dla godnego uczczenia międzynarodowego dnia Święta Pracy, szereg pilotów sportowych i klubów, wzorem polskiej klasy robotniczej podjęło zobowiązania. W dniu 1 Maja robotnicy, chłopi i wszyscy ludzie pracy w Polsce i na całym świecie zamanifestują swą solidarność i niezłomną wolę obrony pokoju.

Potężny zryw współzawodnictwa pracy na cześć 1 Maja, który ogarnął nasz kraj, a do którego włączyli się również piloci klubowi, to odpowiedź mas pracujących na knowania podżegaczy wojennych, to nasz wkład w ogólnoświatową walkę o pokój.

Siły pokoju rosną i potężnieją na świecie z każdym dniem. Czyn Pierwszomajowy naszych pilotów sportowych, to jedna z milionów tych cegiełek, która siły te stale wzmacnia.

Warszawski ALL podjął w ramach Czynu Pierwszomajowego następujące zobowiązania:

1. wykonać plan lotów szybowcowych na kwiecień w 150%;
2. wykonać do 1 maja br. 50% planu lotów silnikowych za miesiąc maj.

Piloci sekcji szybowcowej i silnikowej Warszawskiego ALL wezwali inne Aerokluby Ligi Lotniczej do podjęcia w ramach Czynu Pierwszomajowego dalszych zobowiązań.

Lubelski ALL podjął w ramach Czynu Pierwszomajowego między innymi następujące zobowiązania:

1. wykonać plan lotów na kwiecień w 120%;
2. wykonać lot propagandowy do Państwowego Ośrodka Maszynowego i odbyć loty pasażerskie z jego przodownikami;
3. w 5 powiatach zrzucić skoczków spadochronowych, którzy wygłoszą referaty o Odrodzonym Lotnictwie Polskim.

Oddajemy teraz głos jednemu z członków **Krakowskiego ALL:**

„Ja niżej podpisany AUGUSTYNIAK Tadeusz, członek Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej zobowiązuję się w ramach Czynu 1 Majowego do dnia 30 kwietnia 1950 roku:

1. uzyskać II stopień wyszkolenia silnikowego;
2. uzyskać uprawnienie do holu;
3. Przepracować 150 godzin w ramach prac technicznych na lotnisku.

Jednocześnie wzywam wszystkich kolegów pilotów z Krakowskiego Aeroklubu LL i innych Aeroklubów LL do podjęcia podobnych zobowiązań dla uczczenia Międzynarodowego Dnia Święta Pracy".

(—) Augustyniak Tadeusz

Wezwanie pil. Augustyniaka nie pozostało bez echa na terenie aeroklubu. Podjęli je inni piloci włączając się w potężny ogólnopolski nurt Czynu Pierwszomajowego, który świadczy o tym, jak drogą jest sprawa pokoju wszystkim ludziom pracy w Polsce.

ZESPOŁOWY PRZELOT DOCELOWY

Piloci Śląskiego ALL dokonali w dniu 5 kwietnia br. zespołowego przelotu docelowego na trasie Katowice — Balice.

Pilot szybowcowy IV stopnia Milówka Stanisław wystartował na szybowcu „Mucha" o godzinie 12.08, a pilot szybowcowy IV stopnia Wiliński Edmund wraz z pasażerem pil. II stopnia Olesiem Stanisławem wystartowali na „Żurawiu" dziewięć minut później, tj. o godz. 12,17. Odejście na przelot nastąpiło o godz. 13.00. W Balicach obydwie maszyny lądowały równocześnie o godz. 14.50.

Nowy wyczyn Śląskiego ALL zasługuje na uznanie i świadczy o tym, że Ślązacy z pełnym poczuciem odpowiedzialności wykonują powzięte zobowiązania długofalowe.

Obok zamieszczamy właśnie artykuł, opisujący przelot docelowy pil. tego Zygmunta Zająca. Artykuł ten jest jednym z trzech, do których napisania zobowiązał się pil. Zając na Wielkiej Odprawie Ligi Lotniczej, jaka odbyła się w Warszawie w lutym br.

* * *

Otwarcie Teoretycznego Kursu spadochronowego dla pilotów Częstochowskiego ALL odbyło się w dniu 21 marca br. w świetlicy Aeroklubu w Częstochowie. Kurs ten, po którym wszyscy piloci przejdą praktyczne szkolenie spadochronowe, zorganizowany został w ramach prowadzonej przez LL akcji zmierzającej do tego, aby każdy pilot klubowy był jednocześnie odpowiednio wyszkolonym skoczkiem spadochronowym.

KADRA REPREZENTACYJNA TRENUJE

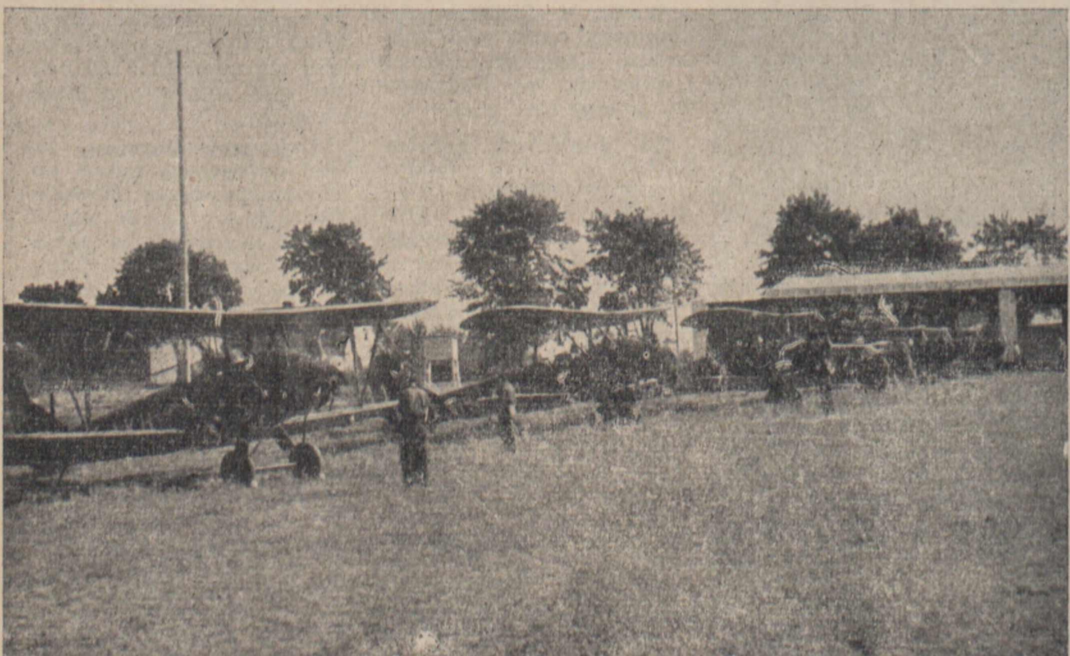
Na Żarze trenują obecnie najlepsi nasi szybownicy, przygotowując się do występów zagranicznych. Po suchej zaprawie — obozie kondycyjnym w marcu w Zakopanem, kandydaci do szybowcowej kadry reprezentacyjnej odbywają intensywne treningi pod czułym okiem naszych najlepszych instruktorów.

WIOSENNE REGIONALNE ZAWODY LOTNICZE

Zgodnie z kalendarzem imprez Lotniczych Ligi Lotniczej i Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w maju br. odbędą się w jednym z klubów I Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze. Wezmą w nich udział najlepsi piloci silnikowi poszczególnych Aeroklubów Ligi Lotniczej.

Już w chwili obecnej niektóre kluby, prowadząc intensywny trening silnikowy, przygotowują się bardzo starannie do tych zawodów. Będą one bowiem pierwszym sprawdzianem startu naszego lotnictwa sportowego w Plan Sześcioletni, a równocześnie próbą sił przed Zlotem Gwiaździstym (22 lipca) i Krajowymi Zawodami Lotniczymi.

Szczegóły tych Zawodów, podamy w następnych numerach.



MOJA PIERWSZA DOCELÓWKA

ZYGMUNT ZAJĄC

START W CUMULUSY

Dnia 31 marca br. wespół z pasażerem pilotem II-go stopnia Jerzym Dąmbskim wystartowałem na szybowcu ,,Żuraw" SP-387 o godzinie 12.15 z lotniska Katowice. Z uwagi na wybitnie sprzyjające warunki termiczne, zapowiedziałem przelot docelowy do Nowego Targu. Napływ świeżych mas powietrza polarnomorskiego z kierunku NW z szybkością około 30 km/godz. przy obecności gęsto występujących cumulusów, dawał gwarancję pewnego przelotu.

Po wyczepieniu się na 400 m postanowiłem mimo wszystko sprawdzić uprzednio szybkość wznoszeń oraz ich gęstość. Skłaniały mnie do tego względy dużej odpowiedzialności za całość sprzętu z uwagi na trudną, górzystą trasę w wypadku powrotu ,,po ziemi". Po osiągnięciu pułapu na wysokości około 1 850 m wziąłem kurs 129°, a więc pośredni między kursem na Balice, a Nowy Targ. Chciałem w ten sposób zabezpieczyć się na wypadek ewentualnego przygodnego lądowania na trasie. Warunki były jednak nadzwyczaj korzystne. Silne i częste kominy, gdzie wznoszenie dochodziło do 3,5 m/sek. skłoniły mnie jednak do zaniechania kursu pośredniego, skierowałem się wprost na Nowy Targ.

NAD „ŻABIM KRAJEM"

Obawiałem się nieco owego słynnego ,,żabiego kraju" niedalego Oświęcimia, gdzie niedaleko koryta Wisły jest mnóstwo stawów i rozlewisk, a więc i silne duszenie. Liczyłem jednak na wpływowy charakter termiki oraz na dużą stosunkowo wysokość (około 1 500 m).

Rozlewiska Wisły w okolicy Zatoru przeskoczyłem więc bez trudu przy nadspodziewanie silnych wznoszeniach. Po wykręceniu ponownie 2 000 m (ostatnie 200 m w chmurze), postanowiłem przeskoczyć pierwsze pasmo wzgórz w okolicy Wadowic.

GUBIĘ BUSOLĘ

Tutaj zaczęły się pierwsze rozczarowania. Po wejściu mianowicie w chmurę straciłem zupełnie kontakt z busolą, której wyblakłe cyfry stały się niewidoczne wskutek ciemności w chmurze i nie pozwoliły mi ustalić kursu. Zdezorientowany zupełnie, po krótkim locie dosłownie ,,na ślepo", wyskoczyłem z chmury mając przed sobą z powrotem rozlewiska wiślane. Straciłem więc znów kilka cennych kilometrów trasy i co najważniejsze kilkaset metrów wysokości. Po odzyskaniu ponownie 2 000 m wysokości skorzystałem z pomocy kolegi Dąmbskiego, który mając u siebie lepszą busolę (po wylądowaniu w Nowym Targu wymieniliśmy ją do przedniej kabiny) informował mnie o kursie.

100 KM/GODZ. W CHMURACH

Lecieliśmy w chmurze z szybkością 100 km/godz, mając 1 m wznoszenia. Trwało to około 4 do 5 minut, po upływie których znaleźliśmy się w przerwie między chmurami. Obawiając się stracić kontakt z mapą i ziemią zwiększyłem szybkość do 110 km, aby lecieć pod chmurami. I znów drugie rozczarowanie. Jak okiem sięgnąć ponad górami w kierunku S gruba, nisko zalegająca warstwa chmur kłębiastych.

Zacząłem się zastanawiać czy wracać czy lecieć dalej. Jednolita warstwa chmur odstraszała mnie nieco, tym bardziej, że zaczęło się duszenie dochodzące miejscami do 4 m/sek. Zboczyłem z trasy w pogoni za słonecznymi plamami na ziemi i leciałem teraz w kierunku na Andrychów wzdłuż pasma gór.

LĄDOWAĆ?!

Wysokość szybko topniała. Jeszcze tylko 700 m. Zdecydowałem się wracać. Mimo to obserwowałem z niepokojem teren pod nami. Gdzie tu siadać. Byliśmy — jak potem stwierdziłem — w okolicy Witanowic przed Kalwarią, nad ciasną górską kotlinką.

O przekroczeniu okalających wzgórz nie było już mowy. Mieliśmy 500 m wysokości ponad lotnisko wyjściowe, a więc zaledwie 150 m nad dnem kotlinki. Począłem ,,przymierzać się" do niedużej łąki, przy czym starałem się przypomnieć sobie wszelkie prawidła lądowania pod stok, nabyte na Żarze.

Nagły błysk przedzierającego się przez powłokę chmur słońca, silne ,,kopnięcie" i nagły skok wskazówki wariometru na 3 m spotęgował moje zdenerwowanie. Ostatnia szansa jest tu gdzieś w pobliżu. Zacząłem szukać. Nigdy chyba dotychczas nie centrowałem komina tak starannie jak w tej chwili.

MAM NOSZENIE

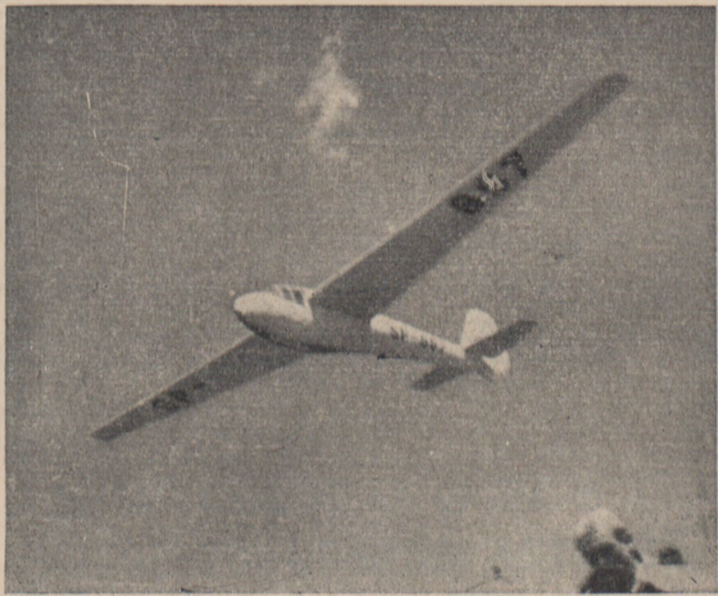
Nie wiem ile zmian krążenia, ile owych tak zalecanych jeszcze na Żarze przez kolegę Zientka ,,koniczynek" zastosowałem w tych paru minutach, aby wreszcie stwierdzić z radością, że wskazówka wariometru ustaliła się na 3 m wznoszenia; a strzałka wysokościomierza poczęła szybko piąć się w górę... 500, 600, 800, 1 200 m.

W tej chwili poczułem dopiero pot spływający z czoła. Na horyzoncie poczęło przezierać słońce. Po paru minutach byliśmy znów w chmurach. I tym razem korzystałem z pomocy kolegi Dąmbskiego i jego niezawodnej busoli. Walimy 110-ką przed siebie. Nie chcę korzystać z silnych wznoszeń pod chmurą w obawie powtórnego zbłądzenia w kursie. Za chwilę mamy już przed sobą autostradę Kraków — Zakopane. Koniec z nawigacją. Szosa to najlepsza ortodroma. W okolicy Rabki mamy znów tylko 500 m wysokości. Lecz tutaj jest już na ziemi więcej miejsca, są ludzie i telefon. Lecę wprost na zachodnie zbocze masywu Turbacza z dziwną pewnością, że tam coś ,,złapiemy".

PRZELOT SKOŃCZONY

Przeczucie nie zawiodło. Mamy znów 3 m w kominie. No, teraz już jesteśmy, jak w Nowym Targu. Pokazuję jeszcze koledze Dąmbskiemu Sanatorium Pstrowskiego w Rabce i z 1 400 m walimy wzdłuż autostrady na Obidową. Pokrycie nieba zwiększa się znów i w dali nie widać już zbawczych, słonecznych plam na ziemi. Mamy jednak rezerwę wysokości. Lecę teraz na szybkości optymalnej. Mijamy Chabówkę, a następnie na 250 m Klikuszową, gdzie lądowałem na przelocie warunkowym do srebrnej odznaki nie dociągnąwszy do Nowego Targu. Tym razem jest jednak lepiej. Ze 100 m wysokości widzę już wyraźnie kościół w Nowym Targu. Szukam lądowiska. Najwyższy czas myśleć o lądowaniu.

W tym momencie nie mogłem powstrzymać okrzyku radości zobaczywszy pod prawym skrzydłem ,,Żurawia" hangar. Robimy ostatnią ósemkę i lądujemy. Jest godzina 14.50. Mój pierwszy docelowy i drugi w ogóle przelot, skończony.



Walkę o przedterminowe wykonanie planu naszej Lotniczej Sześciolatki rozpoczęli piloci sportowi ofensywą przelotów. Codziennie z terenu Aeroklubów Ligi Lotniczej napływają meldunki o coraz to nowych wyczynach. Ostatnio Warszawski ALL zameldował o nowym przelocie na „Muszo" pil. Kuleszy, który osiągnął średnią szybkość przelotową 41 km godz.

KRZYWA BIEGUNOWA DLA WSZYSTKICH

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Ponieważ wziąłem na siebie miły obowiązek zapoznawania SiM-karzy z tajnikami aerodynamiki małego lotnictwa, przeto pewnego pięknego poranku chwyciłem za pióro, aby uraczyć Czytelników nowym artykułem o obliczaniu osiągów modeli. Zaledwie zdążyłem napisać pierwsze zdanie, które brzmiało: ,,Celem ustalenia osiągów modelu posługiwać się będziemy jego biegunową...", gdy redaktor działu modelarskiego ostudził moje natchnienie trzeźwym pytaniem:

— A czy z tą biegunową to już wszyscy modelarze są ,,za pan brat"? Może by najpierw o tym coś napisać?

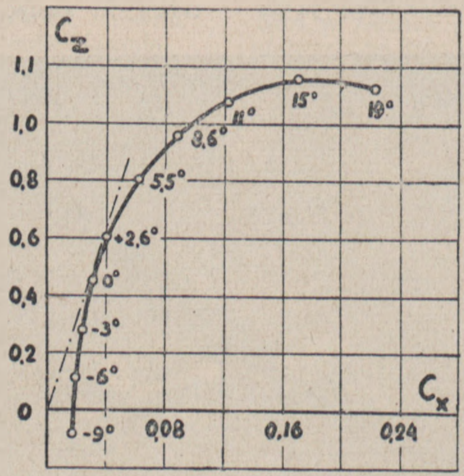
— Jak to, przecież już tylokrotnie tę sprawę wałkowano, że na pewno wszyscy ją dobrze znają!

— Mnie się wydaje, że jednak są jeszcze czytelnicy, którzy pojęcie biegunowej kojarzą sobie z biegunem północnym, Eskimosami i białymi niedźwiedziami.

— No, tak źle chyba nie jest. Ale swoją drogą przyznaję rację, że można by zreasumować wiadomości dotyczące krzywej biegunowej i podać modelarzom praktyczne wskazówki korzystania z tego wykresu. Ułatwi im to zarówno projektowanie modeli jak i zrozumienie dalszych artykułów z dziedziny aerodynamiki. A więc zaczynamy!

Wiecie chyba wszyscy o tym, że ze zmianą kąta natarcia płata zmieniają również swą wielkość: siła nośna i opór czołowy. Gdy kąt natarcia rośnie zwiększa się siła nośna, jak również i opór, przy czym siła nośna wzrasta znacznie szybciej. Po przekroczeniu pewnego kąta natarcia, zwanego kątem krytycznym, siła nośna zaczyna maleć, natomiast opór szybko wzrasta. Niezbyt jasno to sobie wyobrażacie, prawda? Wcale Wam się nie dziwię. Jeszcze trudniej zdać sobie sprawę ze zmian współczynników Cz i Cx płata, gdybyśmy chcieli rozpatrywać ich wartości liczbowe, trzeba by się posługiwać całą tabelką cyfr. Na szczęście pewien mądry Francuz, nazwiskiem Kartezjusz, już 300 lat temu wynalazł sposób bardziej przemawiający do wyobraźni przedstawiania zmian jednej wielkości w zależności od drugiej. Sposobem tym jest wykres.

Rys. 1



Biegunowa jest więc wykresem zmian współczynnika siły nośnej Cz w zależności od współczynnika oporu Cx (przyjętego za zmienną niezależną), przy czym kąty natarcia zaznaczone są na krzywej przy odpowiednich punktach pomiarowych (rys. 1). Innymi słowy, przy pomocy biegunowej możemy odczytać jakie współczynniki Cz i Cx posiada nasz płat, czy też cały model na pewnym kącie natarcia.

Przykład: z biegunowej na rys. 1. odczytać wartości współczynników Cz i Cx odpowiadające kątowi natarcia 2,6°. Odnajdujemy na krzywej punkt oznaczony 2,6° i prowadzimy z niego prostopadłe do obu osi współrzędnych. Odczytujemy, że kątowi natarcia 2,6° odpowiada Cz = 0,6 i Cx = 0,04.

Kształt biegunowej w poglądowy sposób przedstawia nam przebieg zmian Cz i Cx przy zmianie kątów natarcia, co stanowi podstawową charakterystykę aerodynamiczną każdego płata czy też modelu. Biegunowa jest więc jak gdyby wykreślnym opisem własności płata lub modelu, na podstawie którego możemy ocenić jego zalety lub wady jeżeli chodzi o rozwiązanie aerodynamiczne.

(c.d.n.)

TYGODNIOWA
KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Bardzo często drukowaliśmy w „Kronice" różne krytyczne uwagi pod adresem instruktorów małego lotnictwa. Tym razem postanowiłem napisać coś dla instruktorów, a nie o instruktorach.

Mianowicie zadałem sobie pytanie. Kto to jest instruktor? — Instruktor to człowiek posiadający umiejętność przekazywania nabytych wiadomości innym. Taka definicja wydała mi się najlepsza. Zresztą pokrywa się, jak później zobaczyłem, z nowym programem wyszkolenia LL, gdzie dla osiągnięcia tytułu instruktora nie stawia się żadnych „dyplomowych" warunków, zakładając, że dany instruktor jest obywatelem, któremu Polska Ludowa może powierzyć pewien etap wychowywania technicznego młodzieży.

Dawniej za instruktora uważało się modelarza, który wykonał jakiś ładny model lub ukończył kurs specjalny. Niestety nie zawsze zdolności wykonawcze szły w parze z umiejętnością instruowania i rezultatem tego byli niedouczeni uczniowie, następcy tego typu instruktorów. Nie to, że instruktorzy byli złymi modelarzami, ale jak powiedziałem, nie umieli uczyć innych.

Zadania postawione małemu lotnictwu przez LL nakładają na naszych instruktorów poważne obowiązki, do których na naczelnym miejscu powinno się zaliczyć szkolenie uczniów nowych, doszkalanie zaawansowanych i samokształcenie, praca nad doskonaleniem własnych umiejętności fachowych i — własnie umiejętności nauczania. Jasnym jest, że przecież nie wszyscy modelarze są nauczycielami zawodowymi i niejednokrotnie wdrożenie się do pedagogiki staje się poważnym problemem, bo przecież nikt ich tego nie uczył. (Kilka godzin o instruowaniu na kursie, to jeszcze mało). Trzeba sięgnąć nieraz do odpowiednich podręczników, czerpiąc równocześnie bogate doświadczenia z praktyki.

Kto z Czytelników zastanowi się, po co to wszystko napisałem, temu powiem, że chciałem po prostu dopomóc młodym instruktorom polecając uwadze pewną książkę, która ostatnio pojawiła się na rynku księgarskim. Jest nią praca profesora I. Kairowa pt. „PEDAGOGIKA" wydawnictwa ,,Naszej Księgarni". Książka ta, tłumaczenie z rosyjskiego — zbiór prac wybitnych pedagogów radzieckich, będzie doskonałym przewodnikiem teoretycznym dla każdego, kto pragnie poświęcić się pracy instruktora.

Szczególnie polecam rozdziały; „Teoria nauczania" i metody nauczania". Zresztą książka jest tak ciekawie napisana, że z pewnością każdy instruktor znajdzie w niej coś na swoje potrzeby. Stosunkowo wysoki nakład i niska cena I tomu (który się narazie ukazał) 200 zł, udostępnia ją dosłownie każdemu zainteresowanemu. ,,Pedagogika" powinna się znaleźć w podręcznej biblioteczce każdego instruktora, który jednak nie powinien zapominać, że ,,wiedza tylko książkowa nic nie jest warta", jak powiedział Lenin (cytat z w/w książki). Tylko wiedza teoretyczna w ścisłym połączeniu z praktyką spełni należycie swoje zadanie.

x

Ponieważ rozpoczynamy piękny miesiąc maj, przypominam wszystkim, że tzw. potoczne pogoda — nadaje się już do wszelkiego rodzaju lotów rekordowych, a przepisy o zatwierdzaniu rekordów są już w drodze do przyszłych mistrzów.

x

Wobec dużej ilości różnych zobowiązań, Redaktor Naczelny polecił mi zaprowadzenie specjalnej, obszernej kartoteki wszystkich zgłoszeń i zobowiązań, tak do wykonania pewnej pracy jak i rekordów. Kartotekę często przeglądam i ostrzę ołówek do ogłoszenia pierwszego wypełnienia zobowiązań. Ciekawi mnie bardzo, kto będzie pierwszym?!

Obserwator



16. WYZNACZANIE ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

Podobnie przedstawia się sprawa z naszym modelem. Jeżeli jakakolwiek siła będzie działać poza środkiem ciężkości uzyskamy momenty, które wytrącą model z równowagi. Jeżeli skrzydła umieścimy w ten sposób, że środek parcia znajdzie się przed środkiem ciężkości modelu, wówczas model obracając się wokół środka ciężkości do tyłu zadziera nos, traci szybkość i lotu nie wykona.

Jeżeli środek parcia znajduje się poza (z tyłu) środka ciężkości zaistnieje sytuacja odwrotna. Model przejdzie w stromy lot nurkowy i poprawnego lotu również nie wykona. Jeżeli środek parcia i środek ciężkości znajdą się na jednej osi wówczas panuje równowaga i model wykonuje lot ślizgowy.

Środek ciężkości modelu można wyznaczyć trzema sposobami: 1) sposobem podwieszania — na gotowym modelu; 2) sposobem obliczeniowym i 3) sposobem graficznym.

W następnych odcinkach omówimy po kolei wszystkie trzy sposoby.

Najprostszym sposobem wyznaczania środka ciężkości na gotowym modelu jest podwieszanie, podobnie jak to omówiono w uprzednim odcinku na przykładzie z geometrycznie nieprawidłową figurą.

Jedną z form tego rodzaju wyważania można często spotkać na zawodach czy podczas prób. Modelarz chcąc upewnić się, że model jest wyregulowany, że środek ciężkości nie zmienił swojego położenia (np. wskutek przesunięcia skrzydeł, wypadnięcia ciężarka z komory balastowej w szybowcu itp), podtrzymuje model dwoma palcami pod skrzydłami tam, gdzie znajduje się środek parcia. i sprawdza, co prawda na oko, czy równowaga jest zachowana, czy też trzeba coś poprawić. Sposób ten godny jest polecenia bodaj przed każdym lotem modelu, gdyż gwarantuje, że praca nieraz wielu tygodni, nie zamieni się w ciągu kilku sekund w garstkę beleczek i papieru.

W podobny sposób, tylko z większą dokładnością możemy znaleźć środek ciężkości naszego modelu (np. zbudowanego z planu, gdzie nie zamieszczono żadnych danych o regulacji).

Aby zrozumieć całą operację spójrzmy na rysunek. Z lewej strony podwieszono model w miejscu, gdzie przebiega tylna krawędź skrzydeł. Na przedłużeniu prostej pionowej narysowano linię (linia gruba na rysunku), następnie zawieszono model w miejscu, gdzie przebiega krawędź przednia i znowu na przedłużeniu pionu poprowadzono prostą. Obie proste uzyskane z dwukrotnego podwieszenia krzyżują się w pewnym punkcie, który jest poszukiwanym środkiem ciężkości. Aby jednak upewnić się, czy nasze pomiary są poprawne, podwieszamy model w miejscu, gdzie przechodzi prosta, łącząca środek parcia ze środkiem ciężkości i o ile przedłużenie naszego pionu (nici) przechodzi dokładnie przez miejsce skrzyżowania dwóch prostych uprzednio wyznaczonych — to wszystko w porządku, środek ciężkości znajduje się na właściwym miejscu. Niedokładności powstałe przy niewłaściwym rozmieszczeniu ciężaru detali można łatwo usunąć, przesuwając skrzydła lub zmniejszając ciężar niektórych elementów konstrukcyjnych.

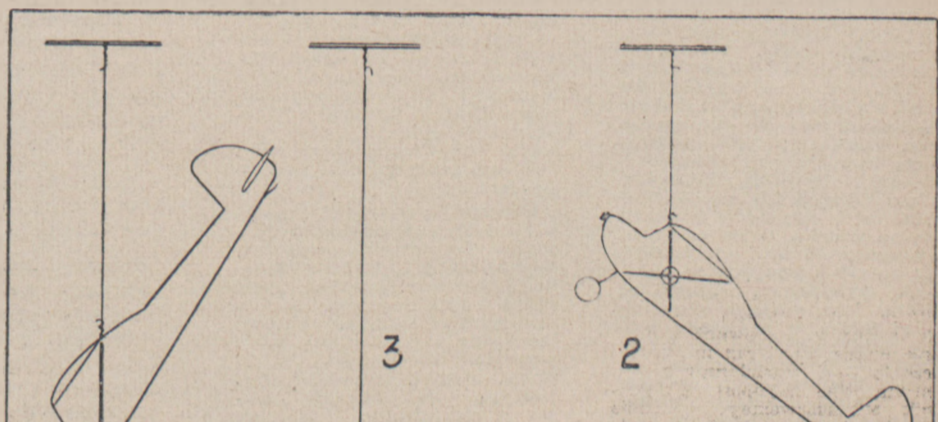
Zrozumiałym jest, że opisane powyżej wyznaczenia środka ciężkości odnosi się do modelu gotowego do startu a nie szkieletu. To znaczy model np. z napędem musi posiadać śmigło, podwozie, zbiornik napełniony paliwem. Przy szybowcach metoda podwieszania pozwala bezpośrednio na ustalenie ciężaru przedniego balastu.

Położenie środka ciężkości na bocznym rzucie modelu, a więc zarówno na osi pionowej jak i poziomej posiada również poważne znaczenie. Jeżeli byśmy mieli np. model z bardzo wysoko położonym ŚC, to powstałaby równowaga chwiejna, podobnie, jak gdyby na rowerze stanęło czterech ludzi jeden na drugim.

Można powiedzieć ogólnie, że stateczność modelu zależy między innymi od położenia środka ciężkości. Ponieważ wiadomo nam, że środek ciężkości jest jednocześnie punktem obrotu, najwygodniej byłoby np. w modelach z napędem umieszczać ŚC na linii osiowej ciągu śmigła, lub poniżej a nigdy powyżej. Tak też postępujemy w większości wypadków, przy modelach o układzie normalnym.

Reasumując: doświadczalny system wyznaczania środka ciężkości pomaga w dużym stopniu do regulacji modelu przed lotem. O tym jak obliczyć położenie ŚC w modelu znajdującym się jeszcze na papierze — za tydzień.

(c.d.n.)



KORESPONDENCI SiM-u DONOSZĄ

Nasza modelarnia lotnicza w Kolbuszowej, istniejąca już od dwóch lat, jest nieduża. Pracuje nas w niej ośmiu. Pomimo dużych trudności na jakie napotykamy w naszej pracy, postanowiliśmy godnie uczcić Święto 1 Maja i dlatego zobowiązujemy się za przykładem tow. Markiewki i kolegów — modelarzy z Dębicy wykonać następujące prace:

1. **zbudować do dnia 1 maja 16 modeli, w tym: 4 szybowce wyczynowe, 4 szybowce szkolne, 4 gumówki, 3 modele kartonowe i 1 model bezogonowca;**
2. **urządzić małą wystawę wykonanych modeli;**
3. **zorganizować pokazowe starty wykonanych modeli.**

Czekamy, by w modelarstwie szeroko rozwinęło się socjalistyczne współzawodnictwo pracy, racjonalizacja i oszczędność. Masowy sport, jakim jest modelarstwo lotnicze, winien być ściśle powiązany z życiem Ludowej Polski, żyć nową rzeczywistością i pracować w myśl jej potrzeb i wskazań.

Nam modelarzom nie obca jest walka o pokój i szczęśliwą przyszłość narodu, nie jest nam obca walka klasowa, ani żaden problem społeczny.

W naszej modelarni pracujemy z myślą o przyszłej służbie dla narodu jako piloci, konstruktorzy lotnictwa, mechanicy i instruktorzy.

Składając nasze 1 Majowe zobowiązanie, wzywamy wszystkich modelarzy do podejmowania nowych zobowiązań i do współzawodnictwa w ich realizowaniu.

Życzymy Ci, Sim-ie, owocnej pracy i miliona Simkarzy!

W imieniu modelarzy

Kolbuszowa, 27.III.50 r: (—) Bronisław Gołębiowski

POCZTA LOTNICZA

„Lubię czytać o naszych bohaterach — lotnikach i ich pracy, o dzielnych lotnikach radzieckich... ale", Koleżanka ze Złocienia ma jedno „ale": dlaczego tak mało piszemy o lotniczkach? Przecież one tak samo zasługują na to, aby znaleźć dla nich choć trochę miejsca na łamach SiM-u. Macie rację: ilość artykułów o kobietach w lotnictwie jest jeszcze zbyt mała. Poprawimy się.

Możecie nam zarzucić, że trudno jest Wam dostać się do lotnictwa, że musicie o to walczyć; nie zapominajcie jednak o jednym — młodzi lotnicy też natrafiają na nieprzebyte, jakby się zdawało, przeszkody. „Poradź mi SiM-e! Chcę się szkolić, mama może by się zgodziła, ale babcia zaczyna zawsze, „że to niebezpieczne, że nie ma mowy" i zazwyczaj kończy się na awanturze — pisze np. zrozpaczony **ANDRZEJ KULCZYCKI z Przemyśla**. Drogi Kolego, proszę się nie martwić; prenumerujecie z pewnością SiM, poproście babcię o jedno, (zrobi to na pewno dla swojego wnuka): niech czyta nasze pismo, a jesteśmy pewni, że na przyszły rok pojedziecie na szybowisko z błogosławieństwem babci. Przecież tylu Waszych kolegów lata i nikomu nic się złego nie dzieje. Pokażcie ten numer babci, którą osobiście prosi cały zespół redakcyjny, aby nie była okrutną i postarała się zrozumieć młodych. Jeśli chodzi o sprawę Waszego kolegi, to o tym, czy zostanie przyjęty na szkolenie, zadecyduje CIBLL. A teraz coś dla Was: po ukończeniu 11-latki można pójść do Wawelberga na Wydział Lotniczy.

A teraz posłuchajcie, drodzy Czytelnicy. Z pewnością i Wy czytacie z taką przyjemnością SiM, ale mało kto chce się podzielić z redakcją swymi wrażeniami. „Idę ze szkoły, biegnę czemprędzej do kiosku i pytam, czy jest SiM? Gdy jest, biorę go i siadam na kamieniu, czytając ukochany tygodnik". Kol. **RYSZARD ONYSZKO z Wrocławia** sprawił nam naprawdę dużo przyjemności tymi kilkoma słowami. Postaramy się więc odwdzięczyć i uważnie odpowiedzieć na dalsze pytania. Radzimy dalej kontynuować naukę, 7 klas, to trochę za mało. Po ukończeniu 9 klas można na przykład dostać się do Liceum Lotniczo-Mechanicznego w Warszawie, czy Bielsku. A jeśli chodzi o Ligę Lotniczą, to skontaktujcie się z Dyrekcją Wojewódzkiego Okręgu LL we Wrocławiu, no i oczywiście zapiszcie się na członka. O ile macie już ukończone 16 lat, to możecie się starać o przyjęcie na szkolenie szybowcowe, warunki są Wam, jako staremu Czytelnikowi SiM-u, z pewnością dobrze znane. A teraz na zakończenie — z modelarstwem zapozna Was najlepiej podręcznik Miklaszewskiego „Modele latające" (do nabycia w każdej księgarni).

„GERY z Czernic — czeka"— tak kończy się list jednego z funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej, który pragnie dostać się do OSL. Musicie starać się o przeniesienie drogą służbową, o ile swoje podanie umotywujecie odpowiednimi argumentami, sprawa na pewno zostanie załatwiona pomyślnie.

Kol. kol. **JERZY TOMALA z Ostrowca, LUCJAN STĘPIEŃ z Ciechanowa, WALDEMAR TRUSZKOWSKI i MIECZYSŁAW KOC z Iłowa oraz TADEUSZ BARTOS z Lublińca** — listy Wasze mają jedną rzecz wspólną — dotyczą Ligi Lotniczej. Spotykamy się często z dziwnym pytaniem, od ilu lat i z jakimi kwalifikacjami można się zapisywać do LL. Sprawa ta jest jasna: do Ligi może zapisywać się każdy, komu droga jest sprawa budowy silnych skrzydeł naszej Ludowej Ojczyzny. Dlatego też np. kol. Lucjan Stępień nie będzie miał trudności ze swymi harcerzami w wieku od 9 do 11 lat. Porozumie się tylko z najbliższym Zarządem Oddziału LL, założy koło i rozpocznie pracę.

Kol. Waldemarowi Truszkowskiemu po zorganizowaniu koła na terenie swojej szkoły, radzimy nawiązać kontakt z Okręgiem Wojewódzkim Ligi Lotniczej w Olsztynie, w celu uzyskania dalszych instrukcji.

Kol. Tadeusz Bartos skarży się na przewodniczącego swojego koła za to, że „nawalił" z robotą. Zorganizujcie koło na nowo i sami je poprowadźcie; trochę inicjatywy, a nie samo narzekanie! Jak widać z listu, sami budujecie modele i umiecie starać się o materiał, wykażcie więc taką samą energię na stanowisku przewodniczącego, a z pewnością wszystko będzie w porządku.

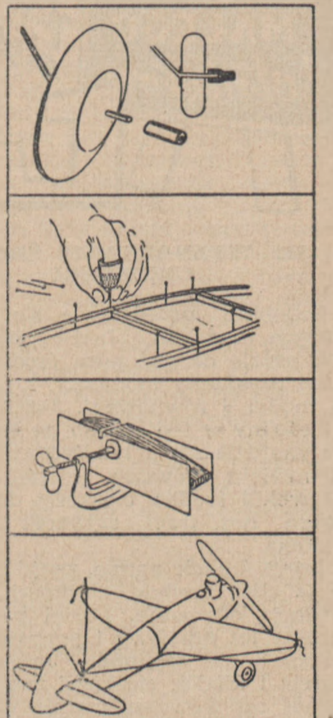
A teraz zajmiemy się listem kol. **IGNACEGO NOWAKA z Nowej Soli**. Prosicie o „informacje w sprawach lotniczych". Naprawdę zadanie trudne, chyba niewykonalne, bo „sprawy lotnicze", to parę roczników SiM-u i Skrzydlatej Polski, a jak to ująć w małej poczcie?— Możemy Wam dać jedną odpowiedź: czytajcie starannie nasze czasopisma lotnicze, a na pewno zorientujecie się w sprawach lotniczych.

Kol. **SOBAŃSKI z Karpacza** — jeżeli przeniesiecie się na stałe do Warszawy, to możecie zgłosić się do Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Warszawie z prośbą o skierowanie Was do któregoś z Warszawskich Kół LL, gdzie zależnie od Waszej inicjatywy, będziecie mieli szerokie pole do działania.

Czy można nawiązać kontakt z Naczelnym Redaktorem Czasopism Lotniczych?—pisze kol. **OLEARCZYK ADAM z Sanoka**. Oczywiście, przecież nasze pisma i cała redakcja są do dyspozycji Simkarzy. Dlatego też każdy z Czytelników może przysyłać do redakcji swoje prace, notatki, rysunki, a my, jeśli się będą nadawały, zawsze je zamieścimy. Jeśli chodzi o plany samolotów, to listów w tej sprawie mamy bardzo dużo. Będziemy starali się podawać więcej planów na łamach SiM-u. (C)

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

W bieżącym numerze podajemy cztery usprawnienia; jako dalszy ciąg nowego działu naszego tygodnika.



1. Częstokroć na zawodach lub podczas prób z modelami, przy silnym lądowaniu spada kółko podwozia. Doraźną pomoc, zamiast lutowania, które na polu jest niewykonalne, okazuje kawałeczek rurki gumowej lub rurki tzw. ekranowej od przewodów elektrycznych, naciągniętych na ośkę koła.

2. Czym można zastąpić młotek, gdy akurat praca jest pilna, a dysponujemy jedynie siekierą o ciężarze 10 kg? Przy montażu podłużnic i rozpórek do klejenia, można posługiwać się z powodzeniem zwyczajnym naparstkiem, naturalnie, gdy mocujemy nasz model szpileczkami; a nie całowymi gwoździami.

3. Od dokładnego wypiłowania otworów na dźwigary zależy, jak będzie wyglądać nasze skrzydło. Dużą pomoc oddaje szablon z grubej (do 2 mm) blachy, w którym możemy obrabiać blok żeberek. Ręczne lub stołowe imadło utrzymuje całość.

4. Przy montażu modelu zależy nam, aby skrzydła były symetrycznie rozstawione. Chcąc sprawdzić dokładność wykonania, wystarczy zmierzyć przy pomocy nici odstępy między wbitymi szpileczkami w skrzydła i w kadłub.

W. Z.

„GRAVITOR IV"
WYNIKI POMIARÓW W SiM-ie

Czytelnicy nasi zapewne zorientowali się, że plan modelu Gravitor IV zamieszczony w numerze 14 SiM-u to tylko dobry żart Prima Aprilisowy. Piszemy dobry, bo jednak niektórzy z Czytelników nie zastanawiając się nad treścią, przyjęli artykuł i rysunki jako super-rewelację w małym lotnictwie.

Całe szczęście, że tych bezkrytycznych Czytelników jest bardzo niewielu, bo inacze bylibyśmy bardzo zmartwieni.

Żart pierwszokwietniowy udał się. Dla wyjaśnienia podajemy, że jedynie współrzędne geometryczne profilu były prawdziwe, reszta, to fantazja SiM-u (Mis odwrotnie) i Janusza Wojciechowskiego, który korzystając z opisu „perpetuum mobile" zastosował to niezniszczalne marzenie na swoi modelu. Z tego względu na wszystkie prośby o rysunki Gravitora IV odpowiadamy odmownie. Chyba się nie gniewacie.

Red.

Redaktor Naczelny. ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6 Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 761 — ZGPW Nr 1. B-109212 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł